

hervorgetretenen Bestreben, den Wohnverkehr durch Gewährung billigerer und häufigerer Fahrgelegenheiten weiter vom Zentrum abzuziehen, und für den eigentlichen Binnenverkehr bessere Verkehrsmittel zu schaffen, unschwer voraussehen. In der That wachsen in der Berliner Innenstadt mächtige Geschäftshäuser und Waarenlager in zunehmender Zahl und Größe allerorten empor; zugleich nimmt die Zahl der Vergnügungsgelegenheiten — die Bierhäuser nicht zu vergessen — von Jahr zu Jahr zu. Die Leipziger- und die Friedrichstraße und die damit verbundenen Straßenzüge entwickeln einen Verkehr, für dessen Bewältigung bereits jetzt die Mittel lange nicht mehr ausreichen; die Geschäftsstraßen der Altstadt, unter denen die Königstraße eine der wichtigsten ist, stehen jenen an Belebtheit kaum nach und ähnliches gilt selbst für die dichtbevölkertsten Bezirke des Nordens und des Süd- und Nordostens, welche den Charakter von Geschäftsvierteln nicht besitzen, vielmehr vorwiegend Wohnzwecken für mittlere und ärmere Klassen dienen, die zum sehr großen Theil den Weg von der Wohnung zur Stelle der Berufsthätigkeit zu Fuß zurücklegen. Der Verkehr in solchen Straßen und Stadttheilen steht bereits jetzt gegen das in Londoner Straßen herrschende Getriebe zu bestimmten Stunden kaum noch zurück.

Eine genaue Statistik des Berliner Straßenverkehrs giebt es nicht; die hin und wieder — neuerdings alljährlich — durch die Polizei vorgenommenen Zählungen geben indessen einen Anhalt für die Beurtheilung der Verkehrsverhältnisse an einigen Straßenschnitten; über die Vertheilung des Verkehrs auf die verschiedenen Tagesstunden läßt sich hieraus jedoch nichts entnehmen. Für den Verkehrstechniker liegt aber gerade in diesen Schwankungen das Wesentliche; dieser hat nicht mit Durchschnittszahlen, sondern mit den extremen Verhältnissen zu rechnen, denn danach müssen die Mafsregeln, welche zu einer Entlastung der Straßen führen sollen, bemessen werden.

Im Jahre 1891 ergaben sich folgende Verkehrszahlen für einige der belebtesten Straßenschnitte:

Tag der Zählung	Zählort	Zahl der von 6 Uhr Vorm. bis 10 Uhr Nachm. passirten	
		Fuhrwerke aller Art	Fußgänger
14. März 1891	Friedrichstraße, Ecke Unter den Linden	13 963	116 080
21. „ 1891	Potsdamer Platz	17 368	87 266
12. „ 1891	Königstraße, unter d. Stadtbahn	10 016	100 807
14. „ 1891	Hallesches Thor, Brücke	8 984	96 322
10. „ 1891	König- u. Spandauerstraßen, Ecke	10 253	82 408
17. „ 1891	Große Frankfurterstraße	6 725	86 505
14. „ 1891	Chaussee- und Invalidenstraßen Ecke	13 449	82 995
12. „ 1891	Rosenthalerstraße	5 938	85 557
12. „ 1891	Oranienbrücke	5 702	83 955
17. „ 1891	Leipzigerstraße, zwischen Kommandantenstraße und Spittelmarkt	7 657	97 737

Läuft nun die Statistik des Straßenverkehrs, insoweit es sich um den wechselnden Umfang und die Vertheilung der Personenzahl über die Tagesstunden an den verschiedenen Verkehrspunkten handelt, sehr zu wünschen übrig, so liegt die Sache in Bezug auf die Leistungen des öffentlichen Fuhrwesens, einschließlic der rein örtlichen Eisenbahnanlagen, wesentlich günstiger. Für die Beförderung von Personen stehen zur Verfügung: Droschken, Omnibusse, Kremser, Straßenbahnen, Stadtbahnen. Die mit Pferden betriebenen Verkehrsmittel haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte außerordentlich entwickelt, wie aus folgender Tabelle hervorgeht:*)

Bezeichnung des Fuhrwerks	1871		1875		1880		1885		1888	
	Wagen	Pferde	Wagen	Pferde	Wagen	Pferde	Wagen	Pferde	Wagen	Pferde
Droschken erster Klasse	286	572	1031	2000	1577	} 7305	1857	2465	2334	3272
Droschken zweiter Klasse	3424	6848	3168	6300	3165		2455	4079	2437	3784
Thorwagen (Kremser)	306	612	223	400	281	490	378	569	380	576
Omnibusse	132	1117	192	1360	167	1137	138	1210	219	1845
Pferdebahnwagen	18	145	206	918	469	2100	769	3661	1000	5193

Den größten Aufschwung hat das Pferdebahnwesen genommen, die Omnibusse und Droschken haben sich weit weniger entwickelt, die Zahl der Droschken II. Klasse hat

sogar abgenommen, was dem Drange, schneller zu fahren, zuzuschreiben sein dürfte, der ein charakteristisches Merkmal unserer Zeit, auch für den Ortsverkehr, bildet.

Jahr	1. Pferdebahnen				2. Omnibusse			3. Stadt- und Ringbahn	4. Dampfstraßenbahn	5. Gesammte beförderte Personenzahl
	Große Berliner	Charlottenburger	Neue Berliner	Zusammen	Allgemeine Berliner Omnibus-Gesellschaft	Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft	Andere konzessionirte Transportgesellschaften			
1881	52 050 000	3 962 055	2 475 000	58 487 055	9 690 121		270 653	9 960 774	Am 7. 2. 82 eröffnet	68 447 829
1882	56 800 000	3 803 138	4 115 654	64 718 792	13 381 060		315 500	13 696 560	9 420 000	87 835 352
1883	62 400 000	3 671 691	4 482 787	70 554 478	14 901 937		291 868	15 193 805	12 788 596	98 537 149
1884	70 800 000	3 913 532	5 329 178	80 042 710	15 580 189	Am 1. 4. 86 in Betrieb genommen	290 083	15 870 272	11 028 464	106 941 446
1885	77 350 000	3 781 531	6 154 950	87 286 481	15 853 222		319 024	16 172 246	13 180 847	116 639 574
1886	85 500 000	4 255 106	6 949 718	96 704 824	15 772 052	2 367 564	503 344	18 642 960	16 244 575	131 592 359
1887	94 300 000	4 279 716	8 540 000	107 119 716	15 434 554	5 395 218	1 088 182	21 917 954	19 797 445	149 062 252
1888	102 150 000	4 649 010	10 210 000	117 009 010	15 860 249	6 432 987	1 194 619	23 487 855	22 780 355	163 932 023
1889	114 400 000	4 905 620	13 245 000	132 550 620	17 319 814	6 782 021	1 315 276	25 417 111	25 476 613	185 109 510
1890	121 250 000	5 631 271	14 076 000	140 957 271	19 193 192	6 911 600	1 699 331	27 804 123	33 191 549	204 006 443
1891	124 800 000	6 019 063	14 101 500	144 920 563	20 872 701	6 966 601	?	(27 839 302)	38 290 000	(211 049 865)

*) G. Pinkenburg: »Die Straßen Berlins mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse«. Berlin 1892, Kommissionsverlag von Ernst Toeche. (0,80 M.)